

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

05/2019



Warszawski
Transport
Publiczny

Bezpiecznie w komunikacji


503
BIELAŃSKA
TRASA ZMIENIONA
9854

AKTUALNOŚCI

4 Budowa skończona. Metro pojedzie do Trockiej!

5 Budowa metra na Bemowie. Zmienione trasy tramwajów

5 Dłuższe trasy w Markach

6 Nowa linia SKM i prace na torach

8 Karta Ucznia – złóż wniosek elektronicznie

8 Ruszyła 6. edycja budżetu obywatelskiego!

9 Zapraszamy na WLT już 11. raz!

TEMAT NUMERU

11 Wspaniała wiadomość dla Warszawy

13 Jak bezpiecznie przewozić dziecko?

16 Nasz przyjaciel rower w komunikacji miejskiej

WTP W PRAKTYCE

18 Komunikacja w komunikacji

HISTORIA KOMUNIKACJI

20 Wiertarką przez stolicę



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący: Łukasz Majchrzyk

Prenumerata: wtp.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: **newsletter@ztm.waw.pl**

Drodzy Czytelnicy,

Zakończył się kolejny etap budowy drugiej linii metra. Uruchomienie kolejnych stacji jest coraz bliżej. To wielkie wydarzenie dla mieszkańców stolicy, dlatego poprosiliśmy o komentarz Roberta Soszyńskiego, zastępcę Prezydenta m.st. Warszawy.

Komunikacja miejska powinna być miejscem bezpiecznym, w którym każdy będzie się czuł dobrze. Dlatego warto pamiętać o kilku podstawowych zasadach, dotyczących bezpieczeństwa. Powinni ich przestrzegać rodzice podróżujący z małymi dziećmi. Jeśli odpowiednio umieszczą wózek w przeznaczonym do tego miejscu i będą się stosować do poleceń wydawanych przez kierowców bądź motorniczych, to ich podróż upłynie bezpiecznie i spokojnie.

Podobnie powinny postępować osoby, które chciałyby wejść do autobusu czy tramwaju z rowerem. W jakich okolicznościach można to zrobić? Warto wiedzieć, gdzie należy ustawić swój pojazd i czy rowerzysta jest osobą uprzywilejowaną w transporcie publicznym?

W komunikacji miejskiej ważna jest także odpowiednia… komunikacja pomiędzy kierowcami a pasażerami. Wielu stresujących sytuacji można uniknąć, jeśli uda się wyjaśnić nieporozumienia, dlatego Zarząd Transportu Miejskiego opracował wytyczne standardy szkoleń dla kierowców. Uśmiech i rozmowa to podstawa.

Zachęcamy do lektury

Budowa skończona. Metro pojedzie do Trockiej!

„Potwierdzam zakończenie prac" to fragment ostatniego wpisu w jednym z dzienników budowy wschodniego odcinka II linii metra. Wykonawca przekazał do stołecznego ratusza komplet dokumentów niezbędnych do wykonania odbiorów i uruchomienia linii M2 od stacji Szwedzka, przez Targówek Mieszkaniowy do stacji Trocka.

– *Od dziś możemy mówić, że warszawskie metro jest dłuższe o kolejne trzy stacje. Generalny wykonawca przekazał nam już komplet dokumentacji dzięki której możemy rozpocząć procedurę końcowych odbiorów inwestycji* – mówi **Rafał Trzaskowski, Prezydent m.st. Warszawy**. – *Część kontroli instytucji państwowych już za nami, a to przybliża nas do uruchomienia tego odcinka. Dzięki temu mogliśmy m.in. złożyć pierwsze wnioski o wydanie decyzji o pozwoleniu na użytkowanie – dotyczyły one stacji Targówek i jednej z wentylatorni. Liczmy przy tym na dobrą współpracę ze służbami wojewody. Chcemy, by warszawiacy pojechali metrem na Targówek jak najszybciej* – dodaje prezydent.

Na dzień przed kontraktowym terminem zakończyła się budowa 3,12 km trasy oraz trzech stacji metra: Szwedzka, Targówek Mieszkaniowy i Trocka. W środę, 8 maja, w dziennikach budowy stacji C17 i wentylatorni szlakowej V18 pojawiły się wpisy: „Potwierdzam zakończenie prac zgodnie z pozwoleniem (…). Potwierdzam gotowość do odbioru końcowego". Dziś, 10 maja, przed godz. 11.00 podobne wpisy pojawiły się w dziennikach budowy tuneli szlakowych (D16, D17, D18), wentylatorni (V16 i V17) i pozostałych dwóch stacji (C16 Szwedzka i C18 Trocka).

Co ważne, część odbiorów – m.in. prowadzonych przez Państwową Inspekcję Sanitarną czy Państwową Straż Pożarną – została przeprowadzona pod koniec budowy. Zawiadomienie o zakończeniu prac zostało złożone również do Mazowieckiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska. Dzięki temu możliwe było rozpoczęcie procedury dopuszczenia do użytkowania. Pierwsze wnioski związane z uruchomieniem linii M2 na tym odcinku trafiły już do Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego. Dotyczyły stacji Targówek Mieszkaniowy oraz wentylatorni szlakowej V18.

W piątek, 10 maja, wykonawca – firma Astaldi S.p.A. z Włoch – przekazał komplet dokumentacji, dzięki czemu Metro Warszawskie będące inwestorem zastępczym inwestycji może przystąpić do odbiorów końcowych. To miejski proces przejęcia nowo wybudowanych tuneli i stacji od wykonawcy, toczący się niezależnie od odbiorów prowadzonych przez służby państwowe.

Budowa wschodniego odcinka M2 od torów za stacją Dworzec Wileński do komory odstawczej za stacją Trocka trwała blisko 38 miesięcy. Kwota kontraktu to 1 066 741 483,79 zł brutto. Inwestycja jest współfinansowana przez Unię Europejską z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

Wschodni odcinek metra to:

- tunel toru prawego o długości 3 135,4 m;
- tunel toru lewego o długości 3 155,3 m;
- stacja C16 Szwedzka o kubaturze 62 674 m^3;
- stacja C17 Targówek Mieszkaniowy o kubaturze 105 553 m^3;
- stacja C18 Trocka o kubaturze 227 372 m^3;
- całkowita kubatura obiektów na odcinku wschodnim to 422 800 m^3;
- stacje i tunele są średnio zagłębione 14 metrów pod ziemią;
- tarcze TBM Maria i TBM Anna drążące tunele wschodniego odcinka linii M2 pracowały ze średnią prędkością 18 metrów na dobę.

Zarząd Transportu Miejskiego pracuje już nad nowym układem komunikacyjnym po uruchomieniu tego odcinka linii M2. Propozycje jakimi trasami mogłyby jeździć autobusy Warszawskiego Transportu Publicznego zaprezentowano w marcu (można je znaleźć na stronie **www.wtp.waw.pl**) a teraz trwają konsultacje społeczne. Uwagi na temat planowanych zmian można zgłaszać do 23 czerwca również drogą elektroniczną, na adres **konsultacje@ztm.waw.pl**.



Budowa metra na Bemowie. Zmienione trasy tramwajów

Z powodu budowy stacji metra „Powstańców Śląskich" zmieniły się trasy tramwajów linii 10, 26 i 28. Nie kursują składy linii 11.

To kolejny etap budowy podziemnej kolei na Woli i Bemowie. 10 maja weszły w życie zmiany w układzie drogowym, a od początku kursowania, w sobotę, 18 maja tramwaje zmieniły trasy:

10: **WYŚCIGI** – … – Połczyńska – Powstańców Śląskich – al. W. Reymonta – W. Broniewskiego – Wólczyńska – T. Nocznickiego – **METRO MŁOCINY**,

26: **WIATRACZNA** – … – Połczyńska – Powstańców Śląskich – Radiowa – Dywizjonu 303 – **KOŁO**

28: **DW. WSCHODNI / KIJOWSKA/** – … – W. Broniewskiego – al. W. Reymonta – Powstańców Śląskich – Połczyńska – Wolska – al. „Solidarności" – Okopowa – Towarowa – pl. A. Zawiszy – Grójecka – **PL. NARUTOWICZA.**

Od 18 maja nie kursują tramwaje linii 11.



Dłuższe trasy w Markach

Od poniedziałku, 13 maja kolejni mieszkańcy Marek mają łatwy i szybki dostęp do komunikacji miejskiej. Autobusy linii L dojeżdżają do nowych osiedli.

Dla wielu mieszkańców Marek codzienne podróże do pracy czy szkoły są dużo wygodniejsze i szybsze. Autobusy Warszawskiego Transportu Publicznego jeżdżą m.in. ulicami Okólną i Grunwaldzką, gdzie powstają nowe osiedla i domy. Zmiany są efektem współpracy z Urzędem Miasta Marki. Miasto wybudowało nowe przystanki, przy których zatrzymywać się będą autobusy. Zmieni się też nazwa jednego z nich: z Rejtana na Marki-Ratusz. Oto nowe trasy:

- L33, w kierunku Marek: **MICKIEWICZA (Legionowo)** – … – al. marsz. J. Piłsudskiego – ks. W. Bandurskiego – **BANDURSKIEGO I (Marki)**,
- w kierunku Legionowa: **BANDURSKIEGO I** (Marki) – ks. W. Bandurskiego – Okólna – … – **MICKIEWICZA (Legionowo).**
- L40, w kierunku Marek: **PKP WOŁOMIN (Wołomin)** – … – al. marsz. J. Piłsudskiego – Pomnikowa – C. K. Norwida – Grunwaldzka – Okólna – Słoneczna – al. marsz. J. Piłsudskiego – ks. W. Bandurskiego – **CMENTARZ MARKI (Marki),**
- w kierunku Wołomina: **CMENTARZ MARKI (Marki)** – ks. W. Bandurskiego – al. marsz. J. Piłsudskiego – Słoneczna – Okólna – C. K. Norwida – Pomnikowa – al. marsz. J. Piłsudskiego – … – **PKP WOŁOMIN (Wołomin).**
- L45, w kierunku Marek: **PKP DĄBKOWIZNA (Dąbkowizna)** – … – al. marsz. J. Piłsudskiego – Pomnikowa – C. K. Norwida – Grunwaldzka – Okólna – Słoneczna – al. marsz. J. Piłsudskiego – … – **CH MARKI (Marki),**
- w kierunku Dąbkowizny: **CH MARKI (Marki)** – … – al. marsz. J. Piłsudskiego – Słoneczna – Okólna – C. K. Norwida – Pomnikowa – al. marsz. J. Piłsudskiego – … – **PKP WOŁOMIN (Wołomin).**



Autobusy oznaczone literą „L" są uruchamiane we współpracy z samorządami. Obsługujący je przewoźnicy emitują własne bilety, ale honorują wybrane bilety ZTM: 90-dniowe, 30-dniowe, dobowe, 3-dniowe, weekendowe, weekendowe grupowe, bilety seniora, bilety dla dzieci z rodzin posiadających troje dzieci oraz wszystkie uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. Marki są I strefie biletowej, natomiast na trasach autobusów linii: L33, L40 i L45 za miastem można podróżować na podstawie biletu metropolitalnego.

Nowa linia SKM i prace na torach

Na tory wyjechały pociągi nowej linii Szybkiej Kolei Miejskiej. Zarządca infrastruktury, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe, rozpoczął też następne etapy remontów torów.

Pasażerowie mogli już poznać nową linię SKM – S90. Podczas niedawnych prac remontowych na stacji Warszawa Praga, składy kursowały pomiędzy stacjami Warszawa Zachodnia i Warszawa Gdańska. Od poniedziałku pociągi z numerem S90 na wyświetlaczach na stałe wchodzą do rozkładu i na takiej samej trasie będą jeździły w dni robocze w godzinach szczytu.

Prace na torach do Rembertowa

Od 6 maja do 8 czerwca kolejarze pracują pomiędzy stacjami Warszawa Wschodnia i Warszawa Rembertów. Zmieniło się kursowanie pociągów na odcinku Warszawa Wschodnia - Warszawa Rembertów - Sulejówek Miłosna. Część pociągów SKM linii S2 kursuje tylko do i z stacji Warszawa Wschodnia. Jest też mniej pociągów Kolei Mazowieckich linii R2. Część pociągów nie zatrzymuje się na stacji Warszawa Rembertów.



Pasażerowie mogą skorzystać z autobusów zastępczej linii ZS2, które jadą trasą:

DW. WSCHODNI /KIJOWSKA/ – Kijowska – Trasa Świętokrzyska – Zabraniecka – Gwarków – Strażacka – Zesłańców Polskich – (powrót: al. gen. A. Chruściela „Montera") – Cyrulików – Okuniewska – marsz. J. Piłsudskiego – Dworcowa – I. Krasińskiego – (powrót: 3 Ma-ja – B. Głowackiego – I. Krasińskiego) S. Staszica – J. Bema – J. I. Kraszewskiego – G. Narutowicza (powrót: G. Narutowicza – J. Bema) – **SULEJÓWEK MIŁOSNA-POMNIK**.

W kursach skróconych autobusy dojeżdżają do pętli **PKP REMBERTÓW**. Autobusy linii ZS2 zatrzymują się tylko na wybranych przystankach, głównie przy stacjach kolejowych oraz w miejscach dogodnych przesiadek.

Honorowanie biletów

Bilety ZTM wszystkich rodzajów, z uwzględnieniem stref biletowych honorowane są w pociągach KM na odcinku **Warszawa Zachodnia – Sulejówek-Miłosna**. Bilety KM wszystkich rodzajów do odpowiednich stacji, strefowe oraz sieciowe są honorowane:

- w pociągach SKM linii S2 na odcinku Warszawa Zachodnia – Sulejówek Miłosna,
- w autobusach na odcinkach: ZS2 (Dw. Wschodni – Sulejówek Miłosna); 123 (Dw. Wschodni – pl. P. Szembeka przez Wiatraczną); 143 (GUS – Rembertów Kolonia); 173 (Dw. Wschodni – Stara Miłosna), Zachodnia – Sulejówek Miłosna; 183 (Wiatraczna – Zielona); 198 (PKP Wesoła – Stara Miłosna); 514 (Metro Politechnika – Wola Grzybowska) oraz w autobusach i tramwajach na odcinkach pokrywających się z trasami tych linii,
- w autobusach i tramwajach na ciągach: pl. A. Zawiszy – Al. Jerozolimskie – aleja i most Józefa Poniatowskiego – al. J. Waszyngtona – Wiatraczna – Gocławek – Płowiecka oraz Dw. Wschodni – rondo J. Waszyngtona i Dw. Wschodni – Wiatraczna.



Warszawski
Transport
Publiczny

TURYSTYCZNE LINIE AUTOBUSOWE

Warszawskie Linie Turystyczne





www.wtp.waw.pl











Karta Ucznia – złóż wniosek elektronicznie

Działa już specjalna platforma internetowa, na której można złożyć wniosek o wydanie Karty Ucznia. Kartę, tak jak do tej pory, odbiera się w szkole.

Platforma przeznaczona jest dla pierwszoklasistów w nadchodzącym roku szkolnym 2019/2020. Instrukcje, w jaki sposób z niej korzystać, zostały już przesłane do szkół wraz z prośbą o przekazanie ich bezpośrednio rodzicom przyjętych dzieci.

Jak skorzystać z serwisu? Rodzice (opiekunowie dziecka) powinni wejść na stronę internetową (każda szkoła ma swój unikalny adres), a następnie wypełnić formularz i złożyć wniosek o wydanie Karty Ucznia. Składanie takiego wniosku w wersji papierowej w szkole nie będzie już potrzebne, chociaż należy pamiętać, że taka możliwość w dalszym ciągu została zachowana.

Platforma działa w podobny sposób jak podstrona Warszawskiego Transportu Publicznego na której składa się wniosek o wydanie Warszawskiej Karty Miejskiej. Po otrzymaniu prawidłowo wypełnionego wniosku Zarząd Transportu Miejskiego wyśle na wskazany w formularzu adres e-mailowy potwierdzenie. O terminie odbioru karty w szkole będą informowały rodziców (opiekunów) szkoły.

Możliwość bezpłatnych przejazdów Warszawskim Transportem Publicznym, dzięki decyzji warszawskich radnych, mają uczniowie warszawskich szkół podstawowych i gimnazjów (niezależnie od miejsca zamieszkania) oraz mieszkający w stolicy, ale uczący się poza jej granicami. Do tej pory wydano ok. 170 tys. Kart Ucznia.

Ruszyła 6. edycja budżetu obywatelskiego!

Już po raz szósty warszawiacy i warszawianki zdecydują, na co przeznaczyć część budżetu miasta. Do dyspozycji mieszkańców jest rekordowa kwota, bo ponad 83 mln zł. Po raz pierwszy można złożyć projekty ogólnomiejskie – dotyczące kilku dzielnic lub całej Warszawy.

- W ciągu pięciu edycji budżetu obywatelskiego warszawianki i warszawiacy rozdysponowali ponad 260 milionów złotych na ponad trzy tysiące projektów, które zostały wybrane z ponad dwunastu tysięcy zgłoszonych. Budżet w tej edycji będzie się rządził nowymi zasadami, które określiła Rada miasta w uchwale przyjętej 11 kwietnia – mówi Magdalena Roguska, radna m.st. Warszawy.

Co nowego w 6. edycji?

- **Większa kwota przeznaczona do dyspozycji mieszkańców** – 83 mln zł, czyli prawie 20 mln więcej niż w poprzednim roku, na realizację projektów warszawiaków.
- **Poziom ogólnomiejski** – możliwość zgłoszenia nie tylko projektów dzielnicowych, ale również ogólnomiejskich, dotyczących całego miasta lub kilku dzielnic.
- **To samo kryterium ogólnodostępności we wszystkich dzielnicach**. Zmiana jest odpowiedzią na uwagi mieszkańców zgłaszane podczas konsultacji społecznych dotyczące potrzeby ujednolicenia zasad.
- **Zmiana nazwy** z „budżet partycypacyjny" na „budżet obywatelski", zgodnie z regulacjami ustawowymi.
- **Liczba wymaganych podpisów na liście poparcia** – zgłaszając projekt dzielnicowy należy dostarczyć listę poparcia zawierającą podpisy 20 mieszkańców z danej dzielnicy, z kolei do projektu ogólnomiejskiego trzeba dołączyć 40 podpisów mieszkańców Warszawy.
- **Zasady głosowania** – każdy mieszkaniec będzie mógł zagłosować na maksymalnie 15 projektów na poziomie dzielnicowym i 10 projektów na poziomie ogólnomiejskim.
- **Więcej głosów decyduje o skierowaniu projektów do realizacji**. Na poziomie ogólnomiejskim projekt będzie musiał uzyskać co najmniej 100 ważnych głosów, zaś na poziomie dzielnicowym – co najmniej 50.

Jak zgłosić projekt?

Projekt można zgłosić przez internet – **app.twojbudzet.um.warszawa.pl** lub w formie papierowej. Wypełniony formularz należy złożyć osobiście lub przesłać na adres urzędu dzielnicy z dopiskiem „Budżet obywatelski". Propozycję dotyczącą poziomu ogólnomiejskiego można przesłać także na adres Centrum Komunikacji Społecznej.

Harmonogram VI edycji budżetu obywatelskiego w Warszawie:

- Zgłaszanie projektów – 20 maja – 10 czerwca 2019 r.
- Ocena zgłoszonych projektów – 11 czerwca – 8 sierpnia 2019 r.
- Odwołania od niedopuszczenia projektów do głosowania i ewentualna ponowna ocena – 9 – 26 sierpnia 2019 r.
- Głosowanie na projekty – 6 września – 23 września 2019 r.
- Ogłoszenie wyników głosowania – 3 października 2019 r.
- Realizacja zwycięskich pomysłów – 2020 r.

Stan realizacji projektów z poprzednich edycji: 1. edycja – 97% (327 zrealizowanych projektów), 2. edycja – 95% (614 zrealizowanych projektów), 3. edycja – 91% (699 zrealizowanych projektów), 4. edycja – 75% (664 zrealizowane projekty), 5. edycja – realizacja rozpoczęła się w 2019 r.

Wszystkie informacje dotyczące nowej edycji można znaleźć na stronie poświęconej budżetowi obywatelskiemu w Warszawie można znaleźć na stronie: **www.twojbudzet.um.warszawa.pl**.

Zapraszamy na WLT już 11. raz!

Dzień już coraz dłuższy, słońca coraz więcej, więc warto skorzystać z przejażdżki Warszawskimi Liniami Turystycznymi. To doskonały pomysł na spędzenie kilku godzin na świeżym powietrzu i rodzinną wycieczkę.



Jak co roku zapraszamy na pokład statku „Zefir", którym można się wybrać w rejs do Serocka. Statek wyrusza z przystanku Podzamcze przy Bulwarze Karskiego o godzinie 9.00, a po drodze pasażerowie będą mogli na własne oczy przekonać się, jak wygląda śluzowanie.

Około 12.30 statek przybija do Serocka, gdzie zaplanowana jest przerwa, trwająca około dwóch godzin. Warto ten czas wykorzystać na zobaczenie zabytków miasta, m.in. XVI-wiecznego kościoła pw. Zwiastowania Najświętszej Maryi Panny czy domu, w którym nocował Pablo Picasso. Słynny malarz przyjechał tam jesienią 1948 r. na zaproszenie architektów Heleny i Szymona Syrkusów. Podobno Picasso wykąpał się w Narwi, a wieczorem pracował tam nad jednym ze swoich obrazów. Rejs kończy się w Warszawie około 18.

Na statku można kupić potrawy z grilla, drobne przekąski oraz ciepłe i zimne napoje. Dla wygody pasażerów na statku znajdują się: miękkie siedziska, rolety przeciwsłoneczne, urządzenia chłodzące, kocyki/pledy przydatne na chłodniejsze wieczory, stereofoniczny zestaw nagłaśniający z mikrofonem obejmujący całą przestrzeń pasażerską, audioprzewodnik, kącik zabaw dla dzieci (stoliczki, krzesełka, gry, kolorowanki).

Bilety można kupować w Punkcie Obsługi Pasażerów przy Dworcu Wileńskim w środy i czwartki w godz. 16.00-20.00, w piątki 7.00-11.00 oraz w soboty 8.00-12.00. Wejściówki są również dostępne on-line w serwisie **www.bilety24.pl**.

Bilet normalny na rejs kosztuje 36, a ulgowy 18 złotych. Bezpłatnie w wycieczce mogą wziąć udział osoby, które ukończyły 70. rok życia oraz dzieci do ukończenia 7 lat (bilety bezpłatne są dostępne jedynie w POP Dworzec Wileński).

Za bilety można płacić kartą, a w przedsprzedaży nie ma ograniczeń co do liczby kupowanych wejściówek. Można kupować bilety na dowolny, wybrany rejs w trakcie całego sezonu.

„Zefir" pływa do 15 września w następujące dni: do 30.06 w soboty, niedziele, dni świąteczne oraz 21.06; 1.07 – 31.08 od piątku do niedzieli oraz w dni świąteczne; 1.09 – 15.09 w soboty i niedziele. Zabiera na pokład 120 pasażerów.

Po Wiśle kursują cztery bezpłatne promy. W ciągu kilku minut można się nimi przeprawić na drugą stronę rzeki. Płynąc promem można poczuć przyjemny, wiślany chłód, który jest szczególnie miły w upalne, letnie dni. Promy „Pliszka",

„Słonka” i „Turkawka” zabierają na pokład 21 osób oraz 21 rowerów, a prom „Wilga” zabiera na pokład 40 osób i 40 rowerów.

Kolejką jak za dawnych lat

W tym roku Warszawskie Linie Turystyczne do swojej oferty dodały wycieczki Piaseczyńską Kolejką Wąskotorową. Jej historia sięga końca XIX wieku, gdy zamożny warszawski krawiec Eugeniusz Paszkowski zamarzył o kolejce z Warszawy do Piaseczna, biegnącej wzdłuż ówczesnego Traktu Aleksandryjskiego (obecnie ulica Puławska). Po II wojnie światowej Piaseczyńska Kolejka Wąskotorowa odegrała wielką rolę w odbudowie stolicy. Mówiono, że co 10 cegła w Warszawie została przywieziona wagonami z cegielni w Gołkowie.

Zabytkowa kolejka wąskotorowa, która pozwala poczuć klimat dawnych podróży, wyrusza w każdą sobotę wczesnym popołudniem ze stacji w Piasecznie. Przejeżdża przez Zalesie Dolne z zabytkową stacją z lat 30 XX wieku, Głosków i Runów, i dociera do Złotokłosu. W drodze powrotnej zatrzymuje się w Runowie, gdzie jest miejsce na piknik. Można tam upiec kiełbaski przy ognisku, poleniuchować na słonecznej polanie lub zagrać w piłkę. Czas przejazdu kolejką wraz z piknikiem w Runowie to około cztery godziny.

Do Piaseczna można dojechać z Warszawy m.in. specjalną zabytkową linią autobusową 51. Dla fanów historii warszawskiej komunikacji to dodatkowa atrakcja, ponieważ linię obsługują zabytkowe autobusy, które dowiozą pasażerów do pociągu na trasie Centrum – Metro Wilanowska – Piaseczno.



Bilet normalny na przejazd kolejką i autobusem kosztuje 35 zł (przejazd tylko kolejką – 30 zł); bilet normalny dla osób posiadających Kartę Warszawiaka lub Kartę Dużej Rodziny na przejazd kolejką i autobusem – 30 zł (przejazd tylko kolejką – 25 zł). Szczegółowe informacje i zakup biletu na stronie **www.kolejka-piaseczno.pl**.

Po Warszawie jeżdżą z kolei, zabytkowe autobusy i tramwaje. Linię 36 powinni dobrze pamiętać starsi mieszkańcy Żoliborza, bo przez wiele lat od 1961 roku łączyła ona Marymont i Śródmieście, a potem nawet wydłużono ją m.in. na Czerniaków i Sadybę. Ostatecznie ta linia tramwajowa została zlikwidowana w 2011 roku. Dlatego właśnie od maja do połowy września w weekendy będzie się można wybrać na przejażdżkę między placem G. Narutowicza a stacją metra Marymont. Linię będą obsługiwały zabytkowe tramwaje 13N „parówki” i jeszcze kursujące po Warszawie 105N.

Bardzo ciekawa jest też linia autobusowa 400. Są co najmniej trzy powody, dla których warto się nią wybrać na przejażdżkę. To przed wszystkim „zabytkowo-turystyczna” trasa wzdłuż Traktu Królewskiego. Drugi powód to możliwość podróży ikarusem. Węgierskie pojazdy przez wiele lat woziły warszawiaków, po raz ostatni zjechały do zajezdni w 2013 roku i od 6 lat próżno szukać ich na warszawskich ulicach. Nie należy także zapominać o unikatowym numerze 400, który w stołecznej komunikacji pojawia się i znika już od 15 lat – w przeszłości był nadawany linii turystycznej, zastępczej i okazjonalnej. Przejażdżki są możliwe w dni wolne do 15 września.

Wspaniała wiadomość dla Warszawy

Cieszymy się z zakończenia budowy kolejnego odcinka II linii metra. Targówek, Wola, czy Bemowo, gdzie ostatnio zaczęliśmy budować, na pewno zmienią się dzięki nowym stacjom. Mieszkańcy będą mogli podróżować szybko i wygodnie – mówi Robert Soszyński, zastępca Prezydenta m.st. Warszawy.

Budowa kolejnego odcinka II linii metra zakończona. Można się uśmiechnąć?

Robert Soszyński, zastępca Prezydenta m.st. Warszawy: Na pewno trzeba się cieszyć, bo to wspaniała wiadomość dla mieszkańców prawobrzeżnej stolicy. Dzięki temu zyskają dogodne połączenie z centrum miasta, będą mogli podróżować szybko i wygodnie. Gdy zamyka się kolejny etap tak wielkiego przedsięwzięcia jak budowa metra, to na pewno pojawia się zadowolenie i pewnego rodzaju ulga, bo przecież wiem, jak wielu warszawiaków czeka na zakończenie inwestycji. O spokoju jednak nie ma mowy, bo ciągle pracujemy na Woli i właśnie wystartowaliśmy na Bemowie.

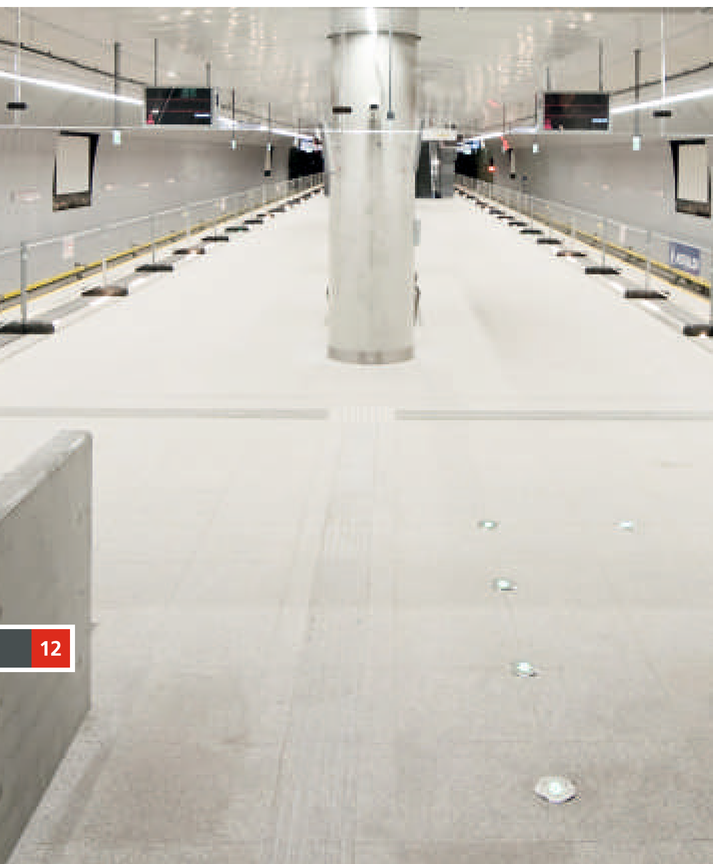
Informacja o zakończeniu prac na budowie trzech stacji na Targówku była szeroko komentowana.

Wiem jak duże poruszenie wywołał wpis prezydenta Rafała Trzaskowskiego na Twitterze o tym, że metro „dojechało" do ulicy Trockiej. Było tam zdjęcie z podpisem, poświadczającym zakończenie prac. Rzadko zdarza się, by jeden wpis był tak wyczekiwany i wywołał tyle radości. Każdy jest tą informacją zainteresowany również dlatego, że chyba każdy prędzej czy później, z tych nowych stacji metra skorzysta, choćby z ciekawości, żeby przekonać się, jak wyglądają.

Ich wygląd jest zupełnie inny niż centralnego odcinka II linii metra.

Centralny odcinek upiększają projekty Wojciecha Fangora, jednego z najsłynniejszych polskich artystów ostatnich lat. Są niesamowicie kolorowe i myślę, że wyróżniają się na tle europejskich stacji metra. Staramy się w metrze łączyć estetykę z funkcjonal-





nością. Nowe stacje II linii to nadal będzie dobra architektura, zwracająca uwagę swą oryginalnością, ale w bardziej stonowanych barwach. Co podkreśla wielu komentatorów są przez to ponadczasowe i nie będą podlegały architektonicznym modom. Myślę jednak, że na II linii metra każdy znajdzie swoją ulubioną stację.

Jak kolejne stacje II linii mogą oddziaływać na Warszawę?

Metro zmienia Warszawę i jest to proces fascynujący. Wystarczy spojrzeć, jak przeobraziło się Śródmieście, Wola i Praga, gdzie już dziś działają stacje II linii. Z pewnością wielu też pamięta czasy, gdy wyjścia ze stacji metra Kabaty, wychodziły wprost na puste pole. Dzisiaj tętni tam życie. Na Targówku, ale i Bemowie pewnie też tak będzie. Zapewne wyrosną nowe bloki, powstaną miejsca handlowo-usługowe. Czas dojazdu do pracy czy do miejsca zamieszkania jest dzisiaj jednym z najważniejszych wskaźników dla warszawiaków.

Metro wyraźnie zmieni układ linii komunikacyjnych na Targówku, ale i na południu Warszawy. Trwają w tej sprawie konsultacje społeczne.

Podziemna kolej na pewno weźmie na siebie znaczną część ruchu pasażerów, co powinno odciążyć ulice. Mamy nadzieję, że wielu warszawiaków do codziennych podróży wybierze ten środek transportu; do stacji metra łatwiej dojadą też mieszkańcy aglomeracji. Dzięki temu również część linii autobusowych zmieni swoje trasy, a zwolniony tabor będzie można wykorzystać w innych miejscach stolicy. Przygotowany został projekt kompleksowych zmian i teraz zbieramy opinie mieszkańców, bo ich głos jest dla nas bardzo ważny. Pamiętajmy też, że trwają prace przygotowawcze do wybudowania trasy tramwajowej na Zieloną Białołękę. To jeszcze bardziej usprawni transport w tej części Warszawy.

Już niedługo także zachodnia część stolicy będzie miała nowe stacje metra. Jak tutaj wygląda sytuacja?

Na odcinku „wolskim" trwają bardzo zaawansowane prace. Niedawno warszawiacy na własne oczy mogli się przekonać, jak wygląda stacja Młynów. Roz-poczęliśmy budowę stacji Ulrychów oraz Powstańców Śląskich i jest to kolejna, dobra wiadomość.

Jak bezpiecznie przewozić dziecko?

W czasie podróży Warszawskim Transportem Publicznym z wózkiem dziecięcym warto pamiętać o kilku zasadach, dzięki którym podróż jest bezpieczniejsza.

Podczas podróży komunikacją miejską mogą się zdarzyć różne, nieprzewidziane sytuacje. Ruch uliczny w Warszawie jest intensywny, co powoduje, że w każdej chwili drogę autobusu czy tramwaju mogą przeciąć inni użytkownicy drogi. Nagłe zdarzenie może zmusić kierowcę (motorniczego) do gwałtownego hamowania.

Na szczęście takie sytuacje zdarzają się bardzo rzadko, ale warto być na nie przygotowanym i wiedzieć, jak należy postępować w komunikacji miejskiej w czasie podróży z małymi dziećmi. Najbezpieczniej przewozić je w wózku, przypięte pasami. Równie ważne jest jednak prawidłowe ustawienie wózka wewnątrz pojazdu.

O czym należy pamiętać? Wózek dziecięcy należy przewozić w specjalnej, wydzielonej przestrzeni. Jeśli zostanie ustawiony w tamtym miejscu, to w razie gwałtownego hamowania zatrzyma się na barierkach i nie przetoczy przez całą długość pojazdu.

Jednak samo wprowadzenie wózka do zatoczki nie gwarantuje jeszcze bezpieczeństwa dziecka. Ważne jest prawidłowe jego ustawienie. Zależnie od typu (wózek z gondolą czy spacerówka) ustawiamy go tyłem lub przodem do kierunku jazdy.

Pracownicy MPK Poznań Sp. z o.o., we współpracy z naukowcami z Politechniki Poznańskiej i strażakami ze Szkoły Aspirantów Państwowej Szkoły Pożarnej w Poznaniu przeprowadzili badania, jak zachowuje się wózek z dzieckiem podczas niebezpiecznej sytuacji drogowej. Wyniki ich testów pokazały, jak prawidłowo ustawić różne typy wózków oraz jakich zachowań unikać.

Najmniej bezpieczne jest stawianie wózka bokiem w pojeździe komunikacji miejskiej. Wózek głęboki należy postawić przodem do kierunku jazdy, koła zablokować hamulcem i dodatkowo trzymać go za rączkę. Tak ustawiony wózek jest najbardziej bezpieczny – nawet przy gwałtownym hamowaniu wypadnięcie dziecka z wózka jest najmniej prawdopodobne.

Z kolei najmniej bezpieczne, ze względu na siły działające podczas hamowania oraz węższy rozstaw kół, jest ustawienie wózka bokiem. Dobrym pomysłem nie jest również ustawienie wózka z gondolą tyłem do kierunku jazdy, a dodatkowo blokowanie kół hamulcem. W skrajnej sytuacji, gdy koła nie mogą się przetoczyć, może to spowodować przewrócenie wózka. Jak czytamy w raporcie MPK Poznań: Umiejscowienie wózka głębokiego tyłem do kierunku jazdy nie jest bezpieczne, zwłaszcza przy zaciągniętym hamulcu. Jeśli z powodu tłoku w pojeździe nie mamy możliwości innego ustawienia wózka, to należy trzymać go za rączkę i nie blokować hamulcem kół tylnych.

Spacerówkę należy ustawiać tak, aby dziecko siedziało tyłem do kierunku jazdy. Ustawienie przodem spowoduje, że wózek w przypadku ostrego hamowania przetoczy się do przodu, a dziecko gwałtownie pochyli, co może być potencjalnie niebezpieczne dla jego zdrowia. To nie jedyne zagrożenia, ponieważ toczący się wózek uderzy w najbliższą przeszkodę, co grozi obrażeniami małego pasażera.



Prawidłowe ustawienie obu typów wózków przedstawia powyższe zdjęcie.

Ustawienie wózków prostopadle do kierunku jazdy spowoduje, że zmieści się ich w zatoczce więcej, ale może znacząco obniżyć ich bezpieczeństwo. Nie należy przewozić wózków ustawionych bokiem do kierunku jazdy – mamy wtedy dużo słabszą kontrolę nad wózkiem, a przy gwałtownym hamowaniu bardzo prawdopodobne jest, że taki wózek się wywróci.

Nie należy również ustawiać wózków tak, jak na poniższym zdjęciu. Wózek stojący w przejściu, z którego korzystają inni pasażerowie, nie jest w żaden sposób chroniony. W razie zaistnienia niebezpiecznej sytuacji drogowej może przejechać przez cały pojazd, przy okazji uderzając w innych pasażerów.



Na kolejnej fotografii można z kolei zobaczyć stojące obok siebie wózki, z których jeden (po lewej) jest ustawiony nieprawidłowo, a drugi (po prawej) ustawiony w sposób zapewniający dużo większe bezpieczeństwo.

Liczba specjalnych miejsc, w których można przewoźnie bezpiecznie przewozić dzieci w wózkach jest w naturalny sposób ograniczona – pojazdy Warszawskiego Transportu Publicznego są przeznaczone do przewożenia pasażerów w różnym wieku, o różnym stopniu sprawności fizycznej i mających różne potrzeby.



Rodzic z dzieckiem w wózku jest w grupie osób mających pierwszeństwo w zajmowaniu wyznaczonego miejsca i jeśli znajdują się w niej inne osoby, to mają obowiązek zwolnienia tego miejsca.

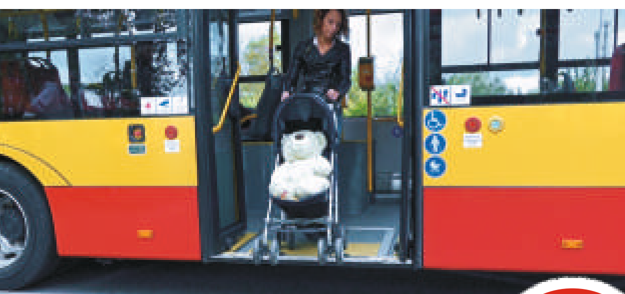
Mogą się zdarzyć sytuacje, w których rodziców z dziećmi będzie więcej niż dostępnych miejsc w przestrzeni przeznaczonej dla wózków. Za bezpieczeństwo przewożonych osób odpowiada kierowca (motorniczy) i to on najlepiej wie, czy jest w stanie bezpiecznie dowieźć wszystkich do celu. Dlatego mogą się zdarzyć sytuacje, w których osoba prowadząca autobus lub tramwaj poprosi rodzica podróżującego z wózkiem dziecięcym o opuszczenie pojazdu.

Wsiadanie i wysiadanie – o czym należy pamiętać?



Bardzo istotnym momentem w trakcie podróżowania z dzieckiem w wózku jest wsiadanie i wysiadanie z pojazdów Warszawskiego Transportu Publicznego. Od kilku lat po stołecznych ulicach jeżdżą wyłącznie autobusy niskopodłogowe, wyposażone również w możliwość wykonywania tzw. „przyklęku" czyli obniżenia podłogi.

Należy pamiętać, by wsiadać do pojazdów komunikacji miejskiej przodem, a wysiadać tyłem. Prawidłowy sposób wsiadania można zobaczyć na zdjęciach.





Zdarzają się nieprawidłowe zachowania przy wysiadaniu z pojazdów. Często popełnianym błędem jest wyprowadzanie wózka przodem. Rodzic ma wtedy mniejszą kontrolę nad przednimi kołami, które mogą zaklinować się pomiędzy podwoziem autobusu, a krawężnikiem.

Poniższe zdjęcia pokazują jak NIE należy wyprowadzać wózka z autobusu. Skutki mogą być bardzo niebezpieczne dla dziecka.

Pamiętajmy, że prawidłowe podróżowanie z wózkiem dziecięcym w komunikacji miejskiej oznacza wygodniejszą i bezpieczniejszą podróż dla rodziców, dzieci i współpasażerów. ■

Nasz przyjaciel rower w komunikacji miejskiej

Czy można wejść z rowerem do pojazdu Warszawskiego Transportu Publicznego? Jeśli tak, to jak z nim podróżować, żeby jednocześnie nie narażać współpasażerów na dyskomfort i niebezpieczeństwo?

Warszawa to miasto, które jest otwarte na rowerzystów. W stolicy jest już ponad 600 kilometrów dróg dla rowerów, a w budowie są kolejne odcinki. Sprawnie działa też system rowerów miejskich Veturilo, nic dziwnego więc, że rowerzystów jest coraz więcej.

Ostatnie lata to skokowy wzrost liczby rowerzystów. Między 2015 a 2016 r. ich liczba wzrosła o 19 proc, natomiast między 2016 a 2017 r. – aż o 22 proc. W 2015 roku Warszawskie Badanie Ruchu wykazało, że na rowerze odbywa się 3,8 proc. podróży niepieszych, w 2017 r. udział ten można było oszacować na 5,5 proc. To oznacza, że każdego dnia po ulicach Warszawy porusza się ponad 75 tys. rowerzystów. We wrześniu 2018 roku świętowaliśmy przekroczenie granicy miliona przejazdów w ciągu jednego roku na pojedynczej trasie. Jest to pierwszy taki przypadek w historii prowadzenia pomiarów ruchu rowerowego w Polsce. Rekordowy wynik padł na ulicy Świętokrzyskiej, która po przebudowie kilka lat temu ma komfortową drogę dla rowerów.

Zdarzają się jednak sytuacje, w których rowerzyści chcieliby skorzystać z komunikacji miejskiej i przejechać kilka przystanków ze swoim pojazdem. Przepisy porządkowe Warszawskiego Transportu Publicznego stanowią, że przewóz rowerów jest dozwolony - warto jednak pamiętać, że jest to przywilej, z którego należy korzystać z umiarem i najlepiej tylko w wyjątkowych okolicznościach, czyli np. podczas załamania pogody, w razie awarii sprzętu lub gdy poczujemy się gorzej fizycznie. Zawsze, przed wejściem do pojazdu Warszawskiego Transportu Publicznego, rowerzysta powinien więc sobie zadać pytanie, czy na pewno jest to konieczne?

Dlaczego? Pojazdy Warszawskiego Transportu Publicznego służą przede wszystkim do przewozu osób. Z racji dużych gabarytów, rower powinien być przewożony w sposób bezpieczny i nieutrudniający poruszania się innym pasażerom po pojeździe. Ze



względu na konstrukcję przestrzeni pasażerskiej autobusu zwyczajowo w większości pojazdów jest to miejsce naprzeciwko drugich drzwi. Miejsce to, oznaczone specjalnymi piktogramami, jest również przeznaczone dla osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach inwalidzkich, jak również dla osób przewożących dzieci w wózkach dziecięcych.

Pasażer stojący z rowerem w przejściu pomiędzy siedzeniami lub przy innych drzwiach utrudniałby innym pasażerom wsiadanie i wysiadanie, przemieszczanie się po pojeździe, a podczas awaryjnego hamowania bezpieczeństwo pasażera z rowerem i innych uczestników podróży byłoby zagrożone – w takiej sytuacji rower (podobnie jak duży bagaż czy wózek dziecięcy) może uderzyć innych pasażerów. Poza tym rower może po prostu pobrudzić lub uszkodzić np. odzież pasażerów. Należy też pamiętać, że w różnych typach pojazdów WTP panują różne warunki do przewozu rowerów – np. w pociągach Szybkiej Kolei Miejskiej są wydzielone specjalne stojaki na rowery z przodu i z tyłu składu i to właśnie tam należy umieszczać rower podczas podróży.

Dlatego właśnie § 12 ust. 2 Przepisów porządkowych obowiązujących w lokalnym transporcie zbiorowym organizowanym przez m. st. Warszawa stanowi, że rower można przewozić jedynie wtedy, kiedy istnieje możliwość umieszczenia go w stojaku lub miejscu wydzielonym dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich lub wózków dziecięcych. W tej sytuacji rowerzyści powinni pamiętać, że pierwszeństwo w zajmowaniu tej przestrzeni posiadają właśnie ci pasażerowie i na żądanie takiej osoby mają obowiązek opuścić wyznaczoną strefę – (§ 8 ust. 5 Przepisów porządkowych) i jeśli nie ma możliwości wstawienia tam roweru, to nie powinni podróżować komunikacją miejską.

Podobnie jest w wagonach metra – tam rowerzyści powinni się ustawiać na początku bądź na końcu składu, ale również ustąpić miejsca rodzicom z dziećmi w wózkach czy niepełnosprawnym poruszającym się na wózkach inwalidzkich.

Podróżując komunikacją miejską warto pamiętać o ważnej zasadzie. Za bezpieczeństwo przewożonych osób odpowiada kierowca lub motorniczy i to oni mogą najlepiej ocenić sytuację i dlatego mają prawo wezwać pasażerów do opuszczenia pojazdu, jeżeli rower jest przewożony w sposób sprzeczny z przepisami. ■



Komunikacja w komunikacji

Pasażerowie często postrzegają jakość usług Warszawskiego Transportu Publicznego przez pryzmat kontaktu z osobami prowadzącymi pojazdy. Uśmiechnięty i pomocny kierowca lub motorniczy to gwarancja przyjemnej podróży.

Warszawski Transport Publiczny to nie tylko nowoczesny i przystosowany dla różnych grup społecznych tabor, ale przede wszystkim ludzie, którzy są najbliżej pasażerów, czyli osoby prowadzące pojazdy komunikacji miejskiej. To oni tworzą relację z pasażerami oraz realizują ich potrzeby. Pozytywny wizerunek komunikacji miejskiej bierze się w znacznej mierze z profesjonalnej obsługi pasażerów.

Zapewnienie wysokiego poziomu usług oraz wzrost zadowolenia pasażerów mogą być zrealizowane dzięki kompleksowym szkoleniom, które uczyć będą rozumienia potrzeb i oczekiwań Pasażerów, w tym osób z niepełnosprawnościami. Dlatego Zarząd Transportu Miejskiego nakłada na operatorów obowiązek przeprowadzania odpowiednich szkoleń.

Jakie umiejętności nabywają podczas tych warsztatów kierowcy? Jedną z najważniejszych kwestii tam poruszanych jest odpowiednia komunikacja na linii kierowca – pasażer czy też współpraca z osobami z niepełnosprawnościami i o ograniczonej mobilności. Wiele sytuacji, potencjalnie spornych, można zawczasu rozładować, jeśli tylko uda się porozumieć.

Pomoc osobom z niepełnosprawnościami

Dlatego znaczna część szkoleń jest poświęcona tym właśnie zagadnieniom. Osoby z niepełnosprawnościami stanowią zróżnicowaną grupę – można spotkać zarówno osobę bardzo otwartą i chętnie przyjmującą pomoc, jak również taką, która tego nie lubi i nie chce czuć się zależna od innych.

Aby jak najlepiej poznać problemy, z którymi na co dzień spotykają się osoby z niepełnosprawnościami, duża cześć warsztatów to zajęcia praktyczne czyli „scenki", dzięki którym uczestnicy mogą przekonać się jakie trudności musi pokonywać osoba z niepełnosprawnością. Instruktorzy np. zasłaniają oczy opaską, sadzają uczestnika na wózku inwalidzkim, którym ma wjechać do autobusu, dają z kule, obciążone wózki dziecięce, z obciążniki na nogi, ręce.

Podczas warsztatów kierowcy otrzymują poradę, że reagować należy zawsze, ale w taki sposób, by





nikogo nie urazić, a jednocześnie dać możliwość skorzystania z pomocy.

Rodzic w komunikacji miejskiej

Jedną z grup szczególnie wrażliwych w Warszawskim Transporcie Publicznym, którym trzeba poświęcić wiele uwagi, są rodzice z małymi dziećmi i rodzice z dziećmi w wózkach dziecięcych. Dlatego, jeśli do pojazdu wsiada rodzina z dziećmi, należy pamiętać, że nie tylko dziecko, ale również rodzic staje się podróżnym o ograniczonej mobilności.

Rodzic z dzieckiem w wózku

Podczas szkoleń obsługa pojazdu poznaje też zasady postępowania wobec rodziców podróżujących pojazdami WTP z dzieckiem w wózku. Jeśli rodzic sygnalizuje potrzebę udzielenia pomocy podczas wsiadania do pojazdu, obsługa pojazdu jest zobowiązana wspomóc taką osobę w wejściu do pojazdu i zajęciu wyznaczonego miejsca. Zarząd Transportu Miejskiego zaleca, aby podczas szkoleń z kierowcami zwracać szczególną uwagę, że dla zachowania bezpieczeństwa wózek do pojazdu należy wprowadzać przodem, a wyprowadzać tyłem.

Jeśli rodzic sam wprowadza do pojazdu wózek z dzieckiem, to przed ruszeniem z przystanku obsługa pojazdu powinna się upewnić, czy wózek dziecięcy został ustawiony w sposób poprawny i bezpieczny. Forma pomocy, jakiej będzie wymagał taki pasażer powinna być dostosowana do indywidualnych potrzeb. W przypadku autobusu należy rozpocząć od obniżenia prawej części nadwozia, a następnie w razie potrzeby rozłożyć platformę. W pojazdach szynowych w razie potrzeby należy wysunąć platformę oraz udzielić niezbędnej pomocy w wejściu do pojazdu i bezpiecznym ustawieniu wózka.

Rodzic z małym dzieckiem

Jeśli do pojazdu wchodzi rodzic z małym dzieckiem obsługa pojazdu powinna zwrócić szczególną uwagę no to, czy rodzic zajął w pojeździe miejsce, w którym będzie bezpiecznie mógł odbywać podróż. W razie potrzeby należy wskazać takiej osobie stosowne miejsce. ZTM zaleca, aby podczas szkoleń podkreślać, że podczas jazdy sytuacja na drodze może wymagać wykonania gwałtownego manewru, co będzie mogło stanowić zagrożenie dla rodzica z małym dzieckiem. ■

Wiertarką przez stolicę

Jeżeli ktoś chce przeżyć wyjątkową podróż wyjątkowym tramwajem, niech wsiądzie do linii turystycznej T. Start 22 czerwca.

Mało jest chyba na świecie okazji, żeby przejechać się jedynym, wyprodukowanym egzemplarzem jakiegoś modelu pojazdu. A właściwie przejechać prototypem, który nigdy nie wszedł do seryjnej produkcji. Bardzo często takie pojazdy stoją gdzieś w muzeach albo w fabrycznych magazynach, od czasu do czasu przecierane szmatką z kurzu. Nigdy nie wyjechały na ulice, nie woziły pasażerów. Pamiętają o nich miłośnicy komunikacji i może historycy, jeśli także prowadzą badania.

W przypadku tramwaju 4NJ, który obsługuje w tym roku turystyczną linię T jest inaczej. To wagon, który przeszedł „szlak bojowy" bo zjeździł nie tylko Warszawę, ale również Szczecin, a na koniec, na emeryturę, trafił z powrotem do stolicy. Ma ciekawą przeszłość, w której odbija się historia powojennej, polskiej komunikacji.

Po zakończeniu II wojny światowej większość polskich miast była zniszczona. W ruinie była często sieć trakcyjna, szyny, tramwaje. Przed wybuchem wojny każde przedsiębiorstwo posiadało odmienny tabor (a nawet zróżnicowany w ramach jednego miasta). Już w 1946 r. przedstawiciele polskich przedsiębiorstw komunikacyjnych podjęli decyzję o ujednoliceniu taboru. Jako wzór został wybrany niemiecki wagon typu KSW, czyli „Kriegstrassenbahnwagen". Stał się pierwowzorem dla powstania znormalizowanego wagonu normalnotorowego czyli N.

Premierowo pokazano go na Międzynarodowych Targach Poznańskich w czerwcu 1949 roku, a już niedługo później pierwsze egzemplarze trafiły do stolicy uświetniając otwarcie trasy W-Z. Mieszkańcy Warszawy pierwsze podróże mogli odbyć 22 lipca 1949 roku, a wagony obsługiwały linię 30. Warto dodać, że znaczną część obsady stanowiły kobiety, które po raz pierwszy zatrudniono na stanowisku motorniczego. Wszystkie wagony typu N (oraz doczepne ND) przydzielano do zajezdni Wola.

Były to wagony przewidziane do produkcji jako model przejściowy w trudnym czasie odbudowy miast i przemysłu. W ciągu kilku lat miały zostać zastąpione polskim modelem wagonu szybkobieżnego, ale decyzją Ministerstwa Komunikacji



fot: Leszek Peczyński



fot: Leszek Peczyński

stopniach pojazdów – dawały się we znaki braki taboru i wielkie potrzeby transportowe. Dlatego, dla uniknięcia przejazdu pasażerów na stopniach zewnętrznych (co było przyczyną licznych wypadków) powiększono płaty drzwiowe, całkowicie zasłaniając stopnie wejściowe. Ku poprawie estetyki wagonu, obniżono także fartuchy w okolicach drzwi, zachowując jedynie wcięcie na wysokości wózka.

projektowanie zostało wstrzymane na kilka lat i dopiero w 1954 r. chorzowski Konstal rozpoczął prace nad nowym modelem tramwaju klasycznego. W ten sposób, w 1956 r. nowy wagon oznaczony symbolem 4N ujrzał światło dzienne.

W tramwajach 4N (pochodna – doczepa 4ND) zachowano bardzo wiele rozwiązań ze starszego modelu. Nowe wagony miały taki sam wózek oraz układ napędu (dwa silniki LT-31 o mocy 60 kW każdy), ogrzewanie i wentylację przedziału pasażerskiego. Zachowano ogólne założenia konstrukcyjne pudła – miało konstrukcję całkowicie stalową. Wagon doczepny (oznaczony symbolem 4ND) był pozbawiony pantografu, nastawników i silników.

Było oczywiście sporo różnic, bo w trakcie użytkowania wagonów N i ND wyszły na jaw pewne wady. W nowych wagonach ciężkie jednoskrzydłowe drzwi wejściowe zastąpiono łatwiejszymi do otwierania dwuskrzydłowymi, przy czym zachowano ręczne otwieranie drzwi. Mechanizm otwierający drzwi napędzały silniki montowane też w wiertarkach, stąd właśnie wzięło się popularne określenie tramwajów tego typu.

Jednym z największych problemów komunikacji miejskiej w tamtych czasach było nagminne podróżowanie na

We wnętrzu pojazdu ławki dwuosobowe zastąpiono pojedynczymi, co zwiększyło przestrzeń dla pasażerów stojących. Zachowano jednak liczbę miejsc siedzących dzięki zastąpieniu pojedynczych miejsc w narożnikach przedziału pasażerskiego dwustronnymi (było to możliwe dzięki skróceniu pomostów i wydłużeniu przedziału pasażerskiego) - tym samym w wagonie znajdowało się 8 dwustronnych siedzisk. Dla poprawy widoczności w nocy małą lampkę pozycyjną („tylną") zastąpiono większą, poziomo ustawioną lampą. W części mechanicznej nowego modelu zmodyfikowano jedynie układ hamulcowy, reszta pozostała bez zmian.

Równocześnie trwały prace nad kolejnymi wersjami tych wagonów i właśnie wtedy na scenę wkroczył nasz bohater – wagon 4NJ, który w War-



fot: Leszek Peczyński

szawie dostał numer taborowy 838. Największą zmianą było to, że był to wagon jednokierunkowy, wyposażony w jeden nastawnik oraz dwie pary drzwi (po stronie prawej, patrząc w kierunku jazdy). Tylny pomost został podniesiony i dodano tam pięć miejsc siedzących (obecnie znów wagon ma obniżony tylny pomost, a dodatkowe siedziska zostały usunięte). Na ścianie przedniej wagon posiadał tylko reflektor, na tylnej – tylko światło pozycyjne. Wagon nie miał tylnej tablicy kierunkowej.

Ten model nigdy nie wszedł do seryjnej produkcji. Jedyny, wykonany egzemplarz jeździł przez kilka lat po warszawskich torowiskach, a następnie został przekazany w 1966 roku do Szczecina, przy okazji zmieniając numer boczny na 295. Trzeba przyznać, że miał imponującą żywotność. Służył przez kolejnych 29 lat, a na emeryturę zjechał dopiero w 1995 roku z 2 milionami przejechanych kilometrów na liczniku. W trakcie służby w Szczecinie w wagonie zamontowano min. elektryczne mechanizmy otwierania drzwi.

Jeszcze zanim 4NJ zjechał na zasłużony odpoczynek, Tramwaje Warszawskie oraz członkowie Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej wytypowali go do zasilenia kolekcji pojazdów zabytkowych w stołecznej komunikacji. Tramwaj został kupiony, w 1997 roku wyremontowany i wpisany do rejestru zabytków, a od 1998 roku pojawia się przy obsłudze różnych linii okolicznościowych.

„Wiertarka" to tylko jeden z zabytkowych wagonów, które wyjadą w tym roku na linię T. Oprócz niego pojawiać się będą m.in. wagony typu K, czyli tzw. „berlinki". Chętnych na przejażdżkę zapraszamy w soboty, niedziele i dni świąteczne od 22 czerwca do 15 września. ■

tekst: Łukasz Majchrzyk

Opracowano na podstawie:
1. www.tramwar.pl
2. www.kmkm.waw.pl





TURYSTYCZNE LINIE TRAMWAJOWE

Warszawskie
Linie Turystyczne





www.wtp.waw.pl












zakochaj się
w Warszawie